STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
Redaktor naczelny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 3. LUBLIN, marzec 1927 Rok II.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50.
Konto czekowe w P. K. O. № 63 763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2-22.

OSTATNIA CHWILA.

Przegląd prasy z ostatniej chwili przynosi wprost fantastyczne cyfry, jakie poszczególne państwa postawiły w budżetach na lotnictwo.

Taka naprzykład Japonja w budżecie na rok 1927 przeznacza na lotnictwo 80 milj. jenów (około 360 miljonów złotych) Ameryka 82.000.000 dolarów (t. j. około 740 miljonów złotych) Litwa 2 miljony złotych, nie mówiąc o tem, że Niemcy o olbrzymiej nadprodukcji samolotów wysyłają do Rosji całemi pociągami jako maszyny rolnicze.

Z cyfr wyżej przytoczonych doskonale widać, jak poszczególne państwa i narody przygotowują się do wojny.

Boć przecież nie można tego inaczej nazwać, jak tylko mobilizacją.

Państwo, które posiadać będzie silną flotę powietrzną w dniu ogłoszenia wojny jest zwycięzcą.

Co się u nas robi?...

L. O. P. P. ma to wielkie zadanie uskrzydlić naszą zwycięską armję.

Czy Liga Obrony Powietrznej Państwa spełniła swoje zadanie?

Nie spełniła—ale nie jej wina.

Do tej pory L. O. P. P. była traktowana jako organizacja czysto imprezowa i dlatego fundusze na cele lotnictwa polskiego miast się zwiększać—zmniejszały sie tylko.

Społeczeństwo rozbuśtane dało na akcję L. O. P. P. — ale robiło to dorywczo.

Obecna chwila polityczna nakazuje skoordynować wszystkie żywotne siły Narodu i zaprząc je do rydwanu L. O. P. P.

Wojna niemal wisi w powietrzu, a floty powietrznej nie mamy.

Jeżeli dotychczas lekceważyliśmy sobie poczynania L. O. P. P., jeżeli do tej pory wchodziliśmy do tej organizacji li tylko dla zaszczytów i tytułów, to dziś pod każdym względem tego robić nie wolno.

L. O. P. P. jest pierwszą organizacją w Państwie, organizacją, która ma za zadanie obronę kraju.

Kto sobie lekceważy tę organizację, lekceważy Państwo—niegodzien jest miano obywatela-polaka.

Poszczególne nasze Komitety Powiatowe mimo pracy Wojewódzkiego Komitetu, nic nie robią — nie dają nawet znaku życia o sobie.

Ostatnia chwila polityki państwowej nakazuje nam z całą stanowczością wystąpić przeciw nieróbstwu tych Komitetów Powiatowych i powiedzieć im — odejdźcie, jeżeli nie chcecie uskrzydlić Polski — odejdźcie, a na wasze miejsce wejdą żywi ludzie z polską krwią i z polską duszą zapaloną, — która potrafi rozbudzić śpiące szeregi obywateli i pod sztandarem Ligi Obrony Powietrznej Państwa skupić.

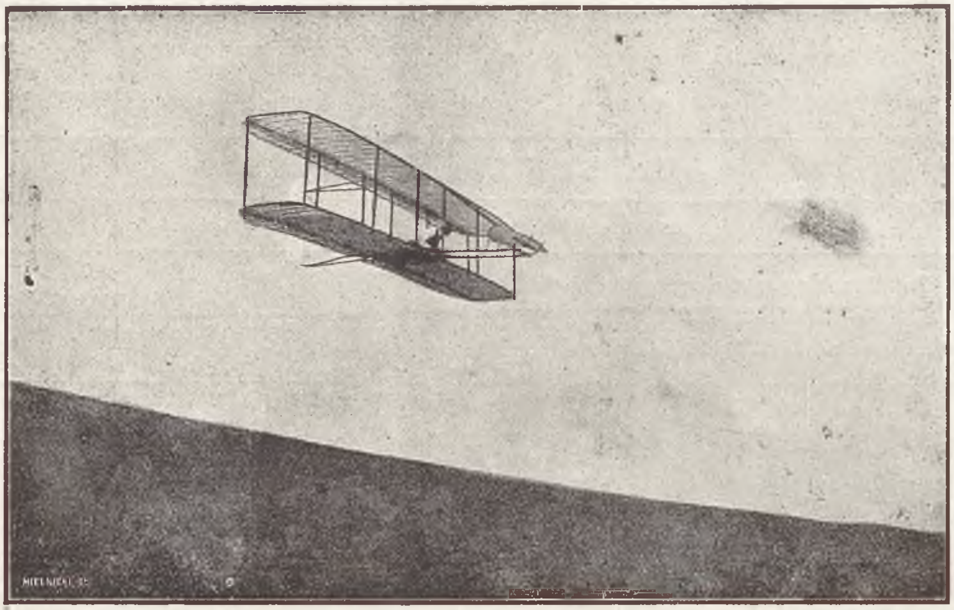
Nomina sunt odiosa!

Samo sumienie niech podyktuje tym wszystkim, którzy dziś w Komitetach pozostali po to, aby nic nie robić.

Nie wolno nam tak dalej siedzieć i biernie patrzeć na to, jak grabarze w poszczególnych powiatach grzebią wielką ideę L. O. P. P.

Czas wielki, aby pierwsza organizacja w Pańtwie jaką jest Liga Obrony Powietrznej Państwa była ujęta w zdrowe i energiczne ręce wszędzie i do szczytnego celu kroczyła szerokim gościńcem z mijonami obywateli-członków.

Pod Polskiem niebem czarny kruk złowróżbny piosnkę kracze — a tu i owdzie w powiatach o akcji L. O. P. P. obywatele nic nie wiedzą— ostatnia chwila polityczna to memento — trzeba Polskę jaknajprędzej uskrzydlić — kto tego robić nie umie, nie chce, albo nie może niechaj pozwoli to zrobić innym.



OSWIE RAJT
na swoim szybowcu wzniósł się na 60 m. wysokości.

LOTNICTWO W ŚWIETLE DAT.

ROMAN SZYNKIEWICZ

Zastępy najróżnorodniejszych instruktorów nie zrażają się niepowodzeniami osobistemi, nie odstraszają ich katastrofalne epilogi współtowarzyszy, oni pną się naprzód, dążą do „góry“...

Obszerne karty historji lotnictwa notują rok rocznie jakiś wynalazek, jakieś próby, usiłowania na tem polu.

Dziś, gdy my bliżej poznajemy te z przed kilkudziesięciu laty wysiłki nieraz wprost kolosalne, możemy z całą pewnością powiedzieć, że poza wyjątkami były one zupełnie odrębne, t. z. że rzadko kiedy dany konstruktor korzystał z doświadczeń i zdobyczy swych poprzedników.

Dlatego to tak powoli posuwano się naprzód, jeżeli to wogóle można nazwać udoskonaleniem przyrządu lotniczego.

W pierwszej połowie XIX w. kilku konstruktorów, między innymi Julien — wiedeńczyk, zastosowali do swych aparatów śmigła, które były poruszane przeważnie małemi maszynkami parowemi n. p. Antoinette Julien, jednak ze względu na niezbyt precezyjną działalność tych maszyn i na niefortunne z niemi połączenie śmigieł, które bardzo mało przypomniały dzisiejsze, rezultaty były naogół nikłe.

Zaczęto nawet poszukiwać innego środka napędnego. Robiono doświadczenia ze sprężynami różnych gatunków, szukano, badano, aż nareszcie udało się francuzowi Alfonsowi Penand'u w 1871 dokonać b. ważnego na tem polu odkrycia.

Penand pierwszy zastosował do swoich modeli—aparatów sznur gumowy, jako siłę napędową.

Robione kilkakrotnie doświadczenie z modelami Penand'a, który dość prymitywnie, a zarazem oryginalnie zastosował swój wynalazek, łącząc bezpośrednio ze śmigłem skręcony sznur gumowy, dowiodły o wielkim znaczeniu dokonanego przez Penand'a wynalazku.

Dla ciekawych podaję krótki opis jednopłatowca Penand'a o następujących wymiarach:

Rozpiętość — 45 cm. Waga modelu — 16 gr.
Długość — — 50 cm. Waga — 59 gr.
Powierz. nośni 490 cm.² Ilość obrotów — 240
Głębokość płat. 11 cm. Śmigła na 1 m.
Długość lotu 60 m. Czas 13 sek.

Osiągnięte przez ten model wyczyny są już zupełnie poważną zdobyczą a i dziś nie odrazu nasi modelarze potrafią nawet je wyrównać.

Odtąd powoli guma zdobywa prawo bytu, będąc coraz częściej zastosowywaną przez wielu konstruktorów.

Rok 1877 przynosi nam oryginalny i zgrabnie pomyślany model wiedeńskiego inżyniera Wilhelma Kressa. Model ten zaopatrzony w dwie śmigi popychające wykonał szereg lotów zupełnie dobrych. Niestety wieść o tym modelu razem z nim gdzieś zginęła.

W dwa lata potem t. z. 1879 eksperymentowało kilku konstruktorów, z pośród których na baczniejszą uwagę zasługuje: Linfield ze swym przyrządem latającym.

Aparat Linfielda, by unieść się w powietrze potrzebował dość silnego wiatru, i gdy tego nie było doświadczał on go na dachu pędzącego pociągu, do którego cały ten przyrząd przymocowywał. W tymże roku Tatiw buduje ciekawy model poruszany ściśnionem powietrzem, które wytwarzał maleńki motorek.

Model Tatina zaopatrzony był w dwa czterołopatkowe śmigła ciągnące.

Aparacik ten uległ zniszczeniu, a twórca jego nie zbyt troszczył się o zachowanie planów, tak że dziś pozatem więcej nic o nim nie wiemy.



HYDROPLAN PASAŻERSKI.

Podobny los spotkał duży przyrząd latający Sauderval'a, który kilkakrotnie z powodzeniem odrywał się od ziemi na swym powietrznym rumaku. Próby te dokonywane przy niezbyt silnych wiatrach nie groziły śmiałemu konstruktorowi katastrofą, ale gdy Sanderval zapragnął lepszych wyników i w tym celu podczas silnego wiatru usiłował wzlecieć z góry, uległ sam poważnej kontuzji, a aparat zniszczeniu.

Stało się to w 1884 roku.

Pięć lat upłynęło od wypadku Sandervala i oto znowu próbuje człowiek swych sił w walce z powietrzem.

Tym razem, aż w Australji L. Hagrobe zbudował duży model maszyny latającej, poruszany silnikiem parowym o mocy 0.2 K. M.

Aparat ten po kilku próbach, stale udoskonalany przeleciał w 1889 r. 73 m. i podczas jednego lotu uległ zupełnemu zniszczeniu, wskutek eksplozji kotła.

W ostatnim dziesiątku lat XIX w. ilość konstruktorów, badaczy e. t. c. niepomiernie wzrosła, a prace tych zapalonych pionierów lotnictwa są przeważnie oryginalne.

Wśród nich wyróżnia się aparat Langley o rozpiętości 4.56 m. i wagi 15.5 kg. 636 gramowy silnik pasowy o sile 1.5 K. M. poszerzał dwa śmigła o średnicy 122 m. i 30 cm. skoku, robiąc 1000 obr. m.

Langley aparat swój budował kilka lat i dopiero w 1896 roku dokonał na nim pomyślnych lotów przelatując w 102 sek. 1600 m.

Równocześnie z Langleyem pracuje nad rozwiązaniem zagadki zbudowania latającej maszyny szereg wybitnych fachowców — inżynierów i amatorów.

Z tego to okresu przechodzi słynny „nietoperz“ ojca francuskiego lotnictwa Adera, na którym on dokonał pierwszego w Europie lotu.

W Wiedniu dochodzi do ciekawych rezultatów wybitny inż. Hirum Masym, u nas w kraju polak Tański buduje szybowiec, słowem ludzkość dąży nieubłaganie do zawładnięcia krainą skrzydlatych stworzeń!

Stoimy u progu rewelacyjnych zdobyczy pierwszych lat XX wieku, który całkowicie wyrówna niedorozwój lotnictwa w minionych stuleciach.

W dalszem przedstawieniu rozwoju lotnictwa, podzielę swą pracę na dwie części, w jednej postaram się odtworzyć kształtowanie się idei lotniczej w Polsce, a w następnej obejmę rozwój jego zagranicą. (d. c. n.)

WOJNA GAZOWA

Samolot i gazy bronią decydującą w najbliższej wojnie.

Rozwój broni chemicznej podczas wielkiej wojny nie ograniczył się na wynajdywaniu coraz to nowych gazów bojowych, których w końcu wojny liczono kilkaset, lecz poszedł również w innym kierunku, a mianowicie wynalezienia jaknajdogodniejszego sposobu stosowania gazów.

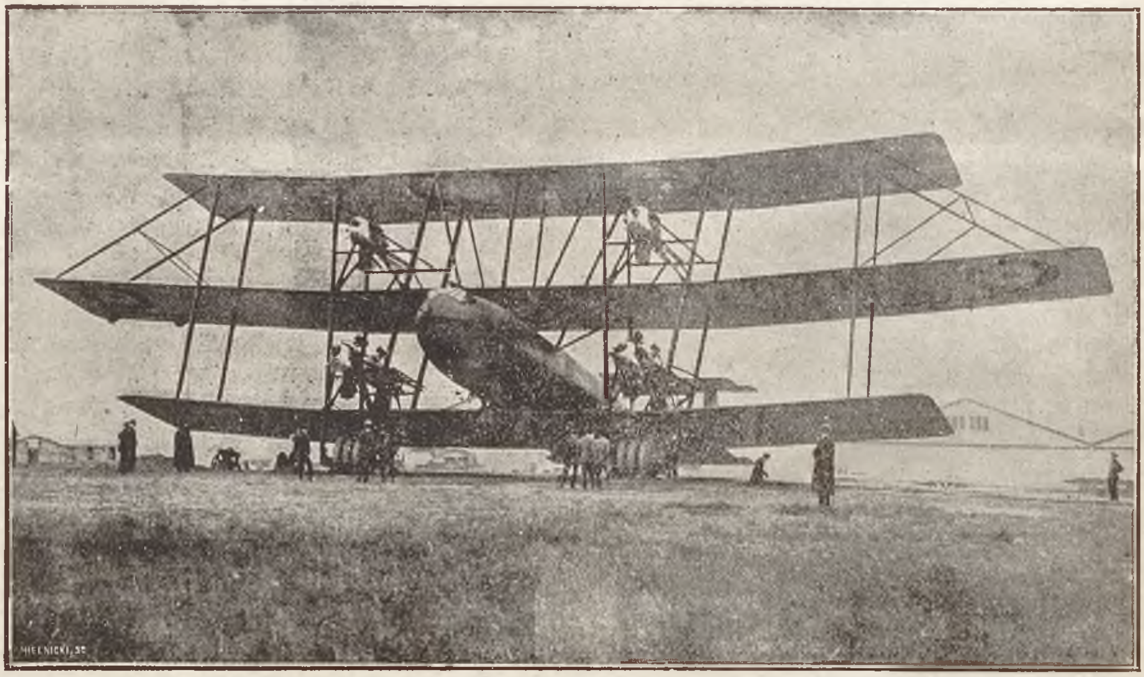
Mówiliśmy w jednym z poprzednich artykułów o fali gazowej i jej wadach, polegających głównie na zbytniem uzależnieniu od warunków atmosferycznych. Chcąc tego uniknąć sprzymierzeni zaczęli stosować gazy w pociskach artyleryjskich, które budową nie różniły się od zwykłych wybuchowych. Sposób ten przy zastosowaniu trucizn o działaniu natychmiastowem (takimi są np. fosgen, kwas pruski) jest b. skuteczny, bo osiąga się nim przedewszystkiem moment zaskoczenia, który jest niezmiernie ważny w działaniach wojennych. Przy doskonałem wstrzelaniu się, można zaskoczyć przeciwnika tak, że zanim zdąży nałożyć maskę, już zostanie zatruty. Prócz tego

atak ten można wykonywać na każdym terenie i prawie przy każdej pogodzie. Jednakże pamiętać trzeba, że przy pomocy artylerji można wytworzyć stosunkowo słabą koncentrację (stężenie) gazów na ograniczonym b. terenie i oznaczeniu ściśle lokalnym.

Daleko skuteczniejszym sposobem wykonywania ataków gazowych ze względów ostatnio przytoczonych, jest atak za pomocą t. zw. miotaczy, wynaleziony przez anglików. Rozumowali oni zupełnie słusznie, że najskuteczniejszym sposobem, bo wywołującym masowe zatrucia,—jest fala. Ale ponieważ fala uzależnioną jest od wielu warunków terenowych i atmosferycznych, tak, że na wykonanie takiego ataku trzeba było czekać nieraz całemi miesiącami, powzięli oni myśl, aby cylindry z gazem przedzielały gaz. W ten sposób przyszli do wynalezienia miotacza Livensa. Miotacz ten jest to zwykła rura stalowa spłaszczona od dołu, zaopatrzona w zapalnik elektryczny, do której wkłada się również stalową minę, wypełnioną płynnym gazem. Miotacze wkopują się w ziemię obok siebie w liczbie kilkuset, łączy się je za pomocą przewodnika elektrycznego i za naciśnięciem guzika i puszczenia prądu, jednocześnie wszystkie miny zostają wyrzucone do okopów przeciwnika, gdzie wybuchają. Wytwarza się tam gęsta fala gazowa, która zwykle zastaje żołnierzy nieprzygotowanych, bez nałożonych masek i zatruwa ich.

Prócz tych sposobów stosowano i inne, jak: granaty, które używała piechota, t. zw. świece dymne i bomby lotnicze. Lotnictwo w przeszłej wojnie jeśli chodzi o walkę chemiczną, miało dosyć skromną rolę, ponieważ nie używało bomb z środkami trującemi, a jedynie dymne i zapalające.

Po skończonej wojnie wszystkie państwa, które oceniły doniosłość walki chemicznej, nie poprzestały na wynikach osiągniętych, lecz pracują dalej nad udoskonaleniem nowej broni, osłaniając zresztą swoje prace ścisłą tajemnicą.



Trójpłat o 4 silnikach dziś rzadko budowany.

Jednakże niektóre wynalazki są znane ogółowi i zasługują na uwagę. Jednym z nowowynalezionych gazów, który narobił wiele hałasu jest t. zw. luizyt nazwany tak od swego wynalazcy Levisa—uczonego amerykańskiego. Jest to gaz parzący, podobnie jak iperyt, prócz tego ma działanie trujące i paraliżujące.

Podobno pół litra tego gazu wystarczyłoby na wytrucie ludności całej Warszawy, lecz tak wielka jego toksyczność nie została ściśle stwierdzona, ponieważ, jako wynaleziony po wojnie, próbowany był jedynie w laboratorjach na zwierzętach. Jest on bezbarwny o wyraźnym zapachu pelargonji.

Chciałbym powiedzieć jeszcze kilka słów o przyszłej wojnie. Jak twierdzą niektórzy

wojskowi taktycy, przyszła wojna będzie przedewszystkiem aero-chemiczną, polegającą na masowem zastosowaniu do walki samolotów i coraz to straszniejszych środków chemicznych. Samolot dotrze wszędzie, przeniknie na tyły przeciwnika i za pomocą bojowych środków chemicznych sparaliżuje wszystkie życiowe centra wojny, zatruje drogi, pola, lasy, domy, ulice i uniemożliwi na zatrutych terenach życie na czas dłuższy. Granice walki znikną, wojna będzie odbywała się wszędzie, nietylko na właściwym froncie lecz i w głębi kraju. Nie pomogą przeciw takim atakom żadne siły lądowe, jedynym zaś środkiem skutecznym będzie takiż kontr-atak.

Dlatego, aby być spokojnym o przyszłość, trzeba prócz środków ściśle obronnych przeciw gazom, stworzyć również jaknajbardziej rozwinięty przemysł chemiczny i jaknajsilniejsze lotnictwo.

G. Cypryszewski.

LOT BEZ SILNIKA

(LOT PTAKA).

Kto kiedykolwiek interesował się lotnictwemi to z pewnością musiał zauważyć, że pierwszem, krokami człowieka na tem polu, było naśladowanie ptaków.

Tak. Pierwsi konstruktorzy czerpali motywy do swych aparatów z życia, opierając się początkowo na budowie fizycznej przeciętnego ptaka.

Oczywiście działo się to b. dawno, przed kilkunastu lub kilkudziesięciu wiekami, wówczas,



PILOT SIMONET
i szybowiec „Kastor".

gdy umysł człowieka nie grzeszył wielce mądrością, a zmysły, może były doskonale rozwinięte, ale nie w tym kierunku, by móc podpatrzeć dokładnie lot i budowę ptaka, zresztą i dziś wiele tajemnic natury ptasiej i jego lotu jest nam nieznanych.

Jednak zachowały się ślady usiłowań zbadania lotu ptaka. Skopjowano wygląd zewnętrzny skrzydeł ptasich, na podstawie którego budowano latające przyrządy, ale nie zbadano tego wszystkiego, co my dziś nazywamy zdobyczami techniki lotniczej, t. z. nasi poczciwi przodkowie nie orjentowali się zupełnie w wymiarach n. p. grubości skrzydeł, stosunku jej do ich powierzchni, masy, ogólnego ciężaru i t. d.

Obecnie nie jest to tajemnicą, a jednak nie możemy narazie powiedzieć, że potrafimy wiernie na wzór ptaka zbudować aparat. To czem rozporządza żyjąca istota, nie może posiadać martwa konstrukcja.

Kolosalne wysiłki najtęższych umysłów szeregu pokoleń, zaczynają powoli wydawać plon i to plon obfity,

To czego nie dokonano w przeciągu wieków, dziś przychodzi z lada dniem.

Lot szybowy bez silnika, również po martwym okresie, wkroczył obecnie na drogę dobrego, a nawet prędkiego rozwoju.

Lotem szybowym zaczęto interesować się, widząc w nim punkt wyjścia i rozwiązania wielu zagadnień lotniczych.

Nie od rzeczy będzie przynajmniej pobieżnie poznać zasady tego lotu.

Badanie, a raczej obserwacje lotu ptaka sięgają odległych czasów, wyniki tych prac przeważnie są minimalne w porównaniu z odkryciami, jakich dokonano w drugiej połowie XIX i pierwszej XX wieku, t. z. w okresie, kiedy to badania te weszły na drogę ścisłej nauki.

Tak że dziś lot ptaka został prawie że całkowicie wyświetlony.

Na podstawie całego szeregu spostrzeżeń, badań, stwierdzono, że istnieje różnica między lotem małych, a dużych ptaków.

Lot pierwszych jest przeważnie wywołany energiczną pracą skrzydłowych mięśni, ujawniających się w t. z. trzepotaniu skrzydełkami.

Wielkie ptaki natomiast wykorzystują mięśnie płaszczyzną swych skrzydeł i drobno zrzadka poruszają niemi.

Różnica między lotem pierwszych a drugich jest ogromna.

O ile małym ptaszynom utrzymywanie się godzinami w powietrzu jest rzeczą trudną, bo związaną z wielkiem wydatkowaniem energji, to wręcz przeciwnie, duże ptaki przebywają w powietrzu bez żadnego wysiłku dłuższe okresy czasu.

Długo głowiono się nad tajemnicą tego zjawiska, aż spostrzeżono, że siłą nośną jest w tym wypadku samo powietrze, a raczej prądy powietrzne, które ustawicznie przepływają w innym kierunku.

Zasadniczo rozróżniają teoretycy dwa rodzaje tych prądów, uzależniając jednocześnie od nich lot szybowy, który różne przybiera odcienia i tak: jeżeli dany ptak trafia w sferę działania prądu przepływającego pionowo, wówczas mamy do czynienia z lotem ślizgowym, jeżeli zaś ptak wykorzystuje zmiany szybkości wiatru, to będzie lot żeglowy.

Niektórzy rozróżniają jeszcze trzeci rodzaj lotu t. z. wiosłowego, zachodzącego podczas powolnego działania skrzydłami, które dostarczają w ten sposób siły popędowej do lotu.

Jak później zobaczymy, pierwsze dwa rodzaje prądów są koniecznymi warunkami lotów szybowych.

Pozostaje jeszcze do wyjaśnienia kwestja ciężkości ptaka w stosunku do powietrza i zagadnienia, jak natura wyposażyła odpowiednie ptaki mniejsze i większe.

Stosunek ciężaru ciała (P) do jego powierzchni, do powierzchni skrzydeł (s) nazywają teoretycy obliczeniem jednostkowem (a) które przedstawia się

$$\frac{P}{s} = a$$

Otóż by lot mógł odbyć się stosunek ten nie może przekraczać pewnego maximum.

Z biegiem lat powstało szereg teorij lotu ptaka, wśród których do dziś utrzymała się praca Seego.

See zbadawszy dokładnie odmiany lotu szybowego, ślizgowego, żaglowego, doszedł do słusznego wniosku, podzielanego dziś przez cały naukowy świat, że istnieje dwa źródła prądów powietrza.

Jednem jest ciepłota, a ostatniem ukształtowanie pionowe ziemi.



SZYBOWIEC „MIŚ" INŻ. BOHATYREW'A.

W krajach podzwrotnikowych, gdzie działanie słońca jest wielkie i gdzie nagrzane objekty udzielając warstwom powietrza swego ciepła, sprawiają, że przyziemne masy jego, jako lżejsze unoszą się do góry pionowo, wytwarzając prąd pionowy.

Różnice terenowe wpływają na przepływający poziomo wiatr, że on odchyla się zależnie od swej siły i wysokości danego wzniesienia, powodując t. z. prąd wznoszący.

(c. d. n.) *Rosz.*

Kilka słów o propogandzie lotnictwa

w Siedlcach.

Dziś i w najbliższej przyszłości *najpewniejszą* gwarancją pokoju jest siła zbrojna narodu. Wiele jeszcze lat upłynie zanim państwa w inny sposób, szlachetniejszy i tańszy, zabezpieczą się od wojny. Liga Narodów prawdopodobnie będzie tem błogosławionem narzędziem, które potrafi okiełznać najżarłoczniejszy z narodów.

Obecnie, niestety, dusza narodów jest jeszcze tak drapieżna i żądna wszelkich bogactw cudzych, że jedyną może przeszkodą, która powstrzymuje napastnika od skoku po

sąsiada dobro jest potęga obronna tego sąsiada, a zwłaszcza jedna część tej potęgi — *lotnictwo.*

Wiadomo powszechnie, że w razie wybuchu dziś wojny, najstraszniejszą bronią, mogącą zadać ciosy najokropniejsze nietylko armjom nieprzyjacielskim, lecz i wszystkim mieszkańcom wrogiego kraju i wszystkim warsztatom pracy i wszystkim skarbom narodu, będzie lotnictwo wraz z gazami. Dlatego, jeśli jakieś państwo zapali ognie wojenne, to tylko przeciw państwu o słabszym rozwoju lotnictwa.

A więc potężne lotnictwo — to bezcenna tarcza, która chroni nas przed wybuchem pożaru wojny, to potężny oręż, którym potrafimy się obronić przed doszczętnem zniszczeniem podczas piekła — wojny!

Oto refleksje ludzi, którzy potrafią myśleć konsekwentnie. A wynikiem tych myśli jest czyn — L. O P. P.

L. O. P. P. to najpoważniejsza dziś organizacja społeczna w Polsce, uzbrajająca naród w lotnictwo. W tym celu instytucja ta uświadamia społeczeństwu znaczenie lotnictwa, skłania je do ofiarności na lotnictwo, wreszcie urządza lotniska, zakłada szkoły pilotów i mechanikow, daje stypendja zagraniczne, subsydjuje wydawnictwa lotnicze, instytut aerodynamiczny, oraz konkursy i raidy lotnicze.

Oto co się robi dla propagandy idei L. O. P. P. w Siedlcach.

Powiatowy Komitet L O. P. P. w Siedlcach rozpoczął swą działalność w kwietniu 1924 r. W końcu tego roku miał już 700 członków, w końcu 1925 r. — 980, a w grudniu 1926 r. — 998 członków czynnych, 22 czł. — założycieli (każdy wpłacił jednorazowo 25 zł.) i 3 czł. — dożywotnich, z których każdy wpłacił jednorazowo 100 zł. Dotychczas członkami temi są tylko mieszkańcy m. Siedlec.

W ciągu 3 lat Komitet wpłacił, do Komitetu Wojewódzkiego w Lublinie 24,719 zł. 11 gr. Wydał zaś na propagandę i na utrzymanie kancelarji 1539 zł. 91 gr. W dniu 1 stycznia 1927 r. w kasie Komitetu było 412 zł, 25 gr,

Komitet zorganizował w Siedlcach 2 akademje z udziałem artystów ze stolicy, oraz 5 odczytów z zakresu lotnictwa,

W każdym roku Komitet urządzał „Tygodnie Lotnicze". W roku bieżącym w „Tygodniu Lotniczym odbył się Wielki Koncert z udziałem Z. Mossoczego art. op. warszawskiej. Na koncert ten przybyły tłumy publiczności.

Ofiarność społeczeństwa siedleckiego na cele Ligi wzrasta z wyjątkiem jednostek, które są wciąż jeszcze... obojętne jak np. jeden z notarjuszy siedleckich, który przesłaną mu przez Komitet listę ofiar, by wciągu „Tygodnia" był łaskaw od klijentów, od siebie i swej kancelarji choć drobnemi ofiarami zapełnić, odesłał tę listę dziewiczo nietkniętą .

Gdy mowa o uczynności na cele L. O. P. P. nie mogę nie wspomnąć o następnych instytucjach, które w „Tygodniu Lotniczym" 1926 nadesłały większe sumy komitetowi:

1) Dyrekcja Lasów państwowych w Siedlcach zebrała na listę ofiar 280 zł.

2) Żydowski Bank Udziałowy w Siedlcach zebrał na takąż listę — 206 zł.

3) Gminy wiejskie i magistrat Mordów 278 zł.

4) wreszcie p. F Czarnocki, pisarz hipoteczny w Siedlcach osobiście złożył 25 zł.

Do zdobyczy Komitetu Siedleckiego w 1926 roku należy zaliczyć zainteresowanie żydów siedleckich lotnictwem Po raz pierwszyw r. b. żydzi na propozycję Komitetu wzięli udział w „Tygodniu Lotniczym" wreszcie licznie zaczęli zapisywać się na członków Ligi.

Obecny skład Zarządu Komitetu Powiatowego w Siedlcach jest następujący:

Prezes — p. Szacsmajder Wincenty — Dyr. Banku Polskiego,
v. prezes p pułk. Wołoszynowicz — Dowódca garnizonu,
Sekretarz p. Sekita Juljan — Sędzia Śledczy,
Skarbnik — p. Woliński Marjan — przemysłowiec.

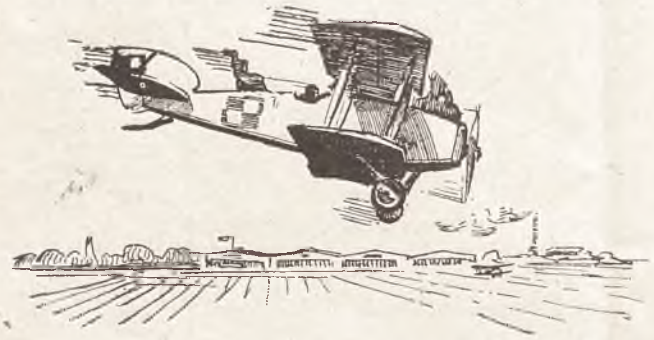
Członkowie: pp puł. Janiszowski, inż W. Piasecki, Dr Gonicki, Dyr. Szuniewicz, Nowicki St, Fey Edw, Głuchowski B, Turski P.

Komisja rewizyjna: pp. Starosta Koślacz E., inż Pawlikowski L., Sapiecha J., Jeziorowski K., Michałowski Z.

To co Komitet dotychczas zrobił jest już czemś w każdym razie, lecz mimo to ze względu na wielkość celów Ligi, jest to tak nie wiele.

Tracić czasu nie wolno! Należy zwiększyć ilość członków czynnych, urządzić kursy instruktorskie i modelarskie dla nauczycieli szkół średnich i powszechnych całego powiatu, wzmocnić zainteresowanie się lotnictwem młodzieży szkolnej, założyć szereg kół po miasteczkach i wsiach, urządzić lotnisko w Siedlcach, organizować wycieczki na wystawy lotnicze i do fabryk samolotów, rozpowszechniać literaturę lotniczą a głównie starać się wysyłać jak największe sumy do Centrali, by dać jej możność przeprowadzać zamiary na wielką, jaknajwiększą skalę!

Juljan Sekita.



CZYTAJ BO TO CIEKAWE i CZEGO NIE WIESZ!

Kto w bieżącym roku zamierza przelecieć nad Atlantykiem? (ATE) Biorąc przykład z asa lotnictwa włoskiego, de Pinedo, w bieżącym roku zamierzają przelecieć ocean Atlantycki francuski pilot Fonck, na samolocie wyprodukowanym w Ameryce typu Sikorskiego, major Byrd na samolocie 3-motorowym typu Fockera oraz lotnicy Coli i Tasson. Zaznaczyć należy, iż Fonck już w ubiegłym roku zamierzał przelecieć Ocean Atlantycki na samolocie Sikorskiego, jednak przy starcie samolot uległ zniszczeniu.

Najszybsza podróż samolotu pasażerskiego na linji Paryż — Kolonja. (ATE) Samolot komunikacyjny typu Farmana przebył drogę z Paryża do Kolonji (455 klm.) w 2 g. 12 min.) Osiągnięty czas podróży jest najlepszym, jaki na tej linji został dotychczas uzyskany.

Budowa nowego Zeppelina. (ATE) Zakłady lotnicze Zeppelina w Friedrichshafen przystąpiły do budowy olbrzymiego sterowca, który ma być użyty do komunikacji powietrznej między Hiszpanją a Ameryką południową. Sterowiec ma posiadać pojemność 105.000 mtr. i wykończony ma być w przeciągu bieżącego roku. Szczególniej ciekawem ma być wewnętrzne urządzenie sterowca, sporządzone wedle ostatnich wymogów komfortu. Gondola ma mieścic 20 dwuosobowych kajut sypialnych, które będą tak obszerne i wygodne, jak w najwytworniejszych pociągach luksusowych. Umieszczona zaś na przodzie gondoli sala jadalna pomieści 40 osób. Ponadto olbrzym powietrzny będzie mieścił kuchnię elektryczną i urządzenie radio, dające pasażerom koncerty z Europy i Ameryki. Widzimy zatem, że bajki o latających dywanach gdzie przy suto zastawionych stołach odbywały się tańce, zostają urzeczywistnione.

Ruch samolotowy w m. lutym. (ATE) Samoloty komunikacyjne, kursujące na linjach Warszawa-Łódź-Kraków, Warszawa-Lwów, Lwów-Kraków i Kraków-Wiedeń w mies. lutym b. r. dokonały 237 podróży, przelatując przestrzeń 62.850 klm. W miesiącu tym samoloty przewiozły 342 pasażerów, 12.322 kg. towarów i 25.6 kg. poczty.

W porównaniu z miesiącem lutym roku 1926 ilość przewiezionych pasażerów i towarów wzrosła o około 40 proc., regularność zaś z 62 proc. do 82 proc.

GUSTAW LAWINA.

Nasz feljeton.

Biała Podlaska! Fabryka samolotów! Boże kochany! Oczom się nie chce wprost wierzyć. Polskie stalowe ptaki skrzydlate codzień zrywają się z fabrycznego lotniska i długo, długo krążą ponad borami, ponad wioskami, ponad puszczą poleską i warkotem i jargotem swym, kieby skowronki, ptaszęta, śpiewaki Boże — polski hymn zwycięski głoszą pod polskiem niebem...

Jeszcze do niedawna wśród tej puszczy poleskiej rozlegał się dziki krzyk kozuniów, węszących „opornych unitów“, jeszcze do niedawna stare drzewa świadczyły przy ślubach, nocy zawieranych, jeszcze do niedawna jęk katowanych o pień, kobiet i starców za „nielegalne modły do Boga“ rwał się wśród pni i krzewów, jeszcze do niedawna „kryjaki“ 63 roku szukali w tej puszczy schronienia, jeszcze do niedawna tylko kruk złowróżbną pieśń z pod chmury do puszczy, do pól, do łąk, do wsi hen na całe Polesie słał.

A dziś?!

Jak gdyby Bóg tak chciał, aby na miejscu martyrologji Podlasia pomnik zwycięstwa stanął — pomnik polskiego czynu — pomnik myśli twórczej, pomnik genjuszu — polska wytwórnia samolotów — i to samolotów rodzimego wynalazku...

Łzy radości cisną się do oczu, kiedy patrzy się na tę „Podlaską Wytwórnię Samolotów“.

Na skraju za miastem — tuż obok dworca kolejowego, na południe od toru, olbrzymi komin, szyją swą aż do chmur sięga — obok długie budynki, w których wre gorączkowa praca przy budowie polskiego samolotu.

Polski robotnik w liczbie 350 znalazł dobry

Statystyka bezpieczeństwa wykazuje pełne 100 proc.

Samoloty były ogrzewane, temperatura panująca wewnątrz nich wynosiła 12 do 14 stopni ciepła.

W bieżącym miesiącu samoloty kursują na tych samych linjach, co w miesiącu ubiegłym.

Sport lotniczy. (ATE) Międzynarodowy Związek Lotniczy (Federation Aeronatique International) postanowił na swem zebraniu odbytem w dniu 26.I w Paryżu, że zawody lotnicze o nagrodę Schneider'a odbędą się w bieżącym roku we Włoszech między 1.X a 15.X I.

Z Polski i ze świata

POLSKA.

O port lotniczy dla żeglugi powietrznej. W dniu 18 b. m. odbyło się w Magistracie m. st. Warszawy posiedzenie w sprawie portu lotniczego dla żeglugi powietrznej. Obradom przewodniczył wice-prezydent Jankowski, który zaznaczył, że aczkolwiek kwestja usunięcia portu lotniczego z Mokotowa została przesądzona i pole Mokotowskie zostało oddane już różnym instytucjom między innemi Uniwersytetowi, zakładowi Curie-Skłodowskiej i t. d., to jednak 10 — 15 lat port lotniczy dla żeglugi powietrznej pozostanie w Mokotowie. Delegat towarzystw żeglugi powietrznej p. Wilczyński przedstawiał konieczność doprowadzenia do porządku w jaknajkrótszym czasie ulic wiodących do portu lotniczego, skanalizowania pola Mokotowskiego, które obecnie z wiosną i w jesieni tonie w wodzie, zaprowadzenia oświetlenia elektrycznego i t. d. Naczelnik wydziału Technicznego inż. Słomiński oświadczył, że ulice doprowadzone zostaną do porządku w roku bieżącym i że postara się, by do skanalizowania lotniska można było użyć bezrobotnych, przyczem



Konstruktor przy swoim aparacie.

---

kawałek chleba, polski inżynier rodzimy warsztat pracy — polski kapitał narodowej sprawie służy.

Obok warsztatów 2 długie hangary, jakich nie posiada żadna z fabryk samolotów w Polsce w paralelnej linji stoją sobie kieby dwa hotele po europejsku urządzone i goszczą skrzydlate maszyny...

Pan Inspektor Jan Czerwiński uprzejmie pokazuje nam fabrykę i tłómaczy, a cieszy się w duszy, bo dokonał wielkiego dzieła, doprowadzając stan produkcji i twórczość polską do poważnego poziomu.

Szczegółowo omówimy to w następnym numerze „Steru".

Idziemy w stonę lotniska...

Obok hangarów spotykamy sympatycznego dziadka polskich pilotów p. Rutkowskiego, dziadka, bo jego uczniowie już są instruktorami — a on wciąż sobie lata i lata.

A szczęśliwy, a zadowolony, jakby to jego była cała ta fabryka.

Ma się czem cieszyć i z czego radować. Przy dwuletniej produkcji nie było ani jednego wypadku z samolotem ani podczas próby, ani po dostarczeniu samolotów armji.

Daj Boże tak ze sto lat!

Chodzi sobie więc dziadek pilotów obok hangarów i, zagląda przez szpary do środka i uśmiecha się, jak ojciec do kochanych dzieci, i do góry patrzy kiedy się przetrze i lotnisko przeschnie, aby mógł pod niebem codzień na swym stalowym rumaku zagościć.

Hej! Podlasie moje kochane — nie chce się opuścić ten pomnik Polski zmartwychwstałej — tak tu dobrze i mile.

Zasłuchać się w rozgwar maszyn fabrycznych, upić się zadowoleniem pracującego robotnika, wbić oczy w podlaski samolot, co pod niebem jakby na sznurze zawiśnie i tak skamienieć ze szczęścia... ze szczęścia rozwoju Podlaskiej Wytwórni Samolotów...

---

jednak Ministerstwo Komunikacji musiałoby dostarczyć potrzebne materjały.

Wreszcie postanowiono przeprowadzić studja celem wyszukania jakiegoś bliższego terenu od Okęcia na cywilny port lotniczy np. u wylotu Alei Ujazdowskiej za Belwederem. W tym wypadku port lotniczy dla żeglugi powietrznej oddzielony by został od wojskowego, któremu by zostało do wyłącznego użytku Okęcie.

Powzięte pozycje posuwają poważnie naprzód sprawę warszawskiego portu lotniczego. Projekt oddzielenia cywilnego lotniska od wojskowego powitać należy z uznaniem, gdyż niewątpliwie dalszy rozwój lotnictwa tego będzie wymagał i już dzisiaj stolice państw zachodnich posiadają po kilka lotnisk dla różnych celów.

O polskie szlaki powietrzne. „Kurjer Czerwony“ z dn. 4 b. m. donosi, iż w Warszawie bawi obecnie generalny dyrektor Tow. Lotniczego francusko-rumuńskiego, generał Duval, który stara się o uzyskanie koncesji i subwencji rządu polskiego na przedłużenie linji powietrznej Paryż—Warszawa do Moskwy. Czytamy, iż p. Duval reprezentuje towarzystwo w którem jest zaangażowany kapitał francuski, czechosłowacki i rumuński. „Kurjer Czerwony“ stwierdza, iż stawiane żądania naszym władzom, by subwencjonowały linję Warszawa — Moskwa wydaje się conajmniej dziwnem, gdyż posiadamy własne towarzystwa lotnicze, które powinny zająć się zorganizowaniem tej linji.

Szkoła pilotów cywilnych. Dzienniki łódzkie z dn. 4 b. m. zamieszczają wywiady z Prezesem tamt. Komitetu L. O. P. P. mecenasem Białykiem w sprawie utworzenia szkoły pilotów cywilnych. Szkoła powstaje w Łodzi, gdyż miasto to posiada najlepsze w Polsce lotnisko. L. O. P. P. postanowiło wybudować na lotnisku odpowiednie objekty i pomieszczenie dla szkoły własnym kosztem, znieść specjalny hangar szkolny, warsztaty szkolne przeprowadzić instalacje i t. d. Szkoła wykończona zostanie w r. 1927 i na jesieni b. r. rozpoczną się już systematyczne wykłady, a z wiosną 1928 r. loty próbne tak, że pierwsza partja wyszkolonych w Łodzi pilotów gotowa będzie z końcem sezonu 1928 r.

Szkoła łódzka obliczona jest na 30 — 50 pilotów, którzy korzystać będą z praw członków organizacji przysposobienia wojskowego. Nauka odbywać się będzie na koszt L. O. P. P.

Rozbudowa lotnictwa w Poznaniu. „Kurjer Poznański“ z dn. 4 b. m. przynosi wiadomość o zorganizowaniu loterji na cele rozbudowy poznańskiego portu lotniczego. Loterja ma dać potrzebne fundusze dla przeprowadzenia robót niwelacyjnych.

Samolot „Kapitan Orliński“. „Dziennik Poznański“ z dn. 27 ub. m. przynosi wiadomość, iż pieniądze zebrane na skutek ankiety wypłacone zostaną jednemu z najmłodszych konstruktorów lotniczych, Lipczyńskiemu, który od szeregu miesięcy pracuje nad budową samolotu sportowego. Samolot otrzyma nazwę „Kapitan Orliński“.

Zwalczanie szkodników leśnych przy pomocy samolotów. Ministerstwo Rolnictwa zamierza z wiosną podjąć kampanję ze szkodnikami leśnemi przy pomocy samolotów i rozpylania przez nie trutki. Sposób ten od kilku lat stosowany na zachodzie okazał się najskuteczniejszym.

Francja jak zwykle kroczy na czele lotnictwa.

Nowy typ samolotu. Przemysł francuski wyprodukował nowy typ hydroplanu przeznaczonego dla żeglugi przybrzeżnej i nad pełnem morzem. Nowy hydroplan „Franco-Aviation Denhaut“ jest dwupłatowcem sporządzonym z drzewa, wyposażonym w 2 silniki systemu Jupiter. Waga samolotu wraz z obciążeniem wynosi 5220 kg.

Nowa organizacja lotnictwa we Francji. W dniu 11 b. m. sostała utworzona w Paryżu nowa organizacja lotnicza pod nazwą „Związek Lotników“, która obejmuje nietylko pilotów i konstruktorów, ale również wszystkie osoby pracujące w lotnictwie zarówno technicznie jak i administracyjnie. Byłoby pożądanem, by podobna organizacja powstała w Polsce, gdyż stworzyłaby silniejsze podstawy współpracy i koordynowałaby wspólne wysiłki.

Niemcy mało n.ówią, a więcej robią.

Zjazd organizacji komunikacyjnych w Niemczech. Na zaproszenie związku podróżujących kupców z początkiem bieżącego miesiąca odbył się w Dortmund zjazd delegatów wszystkich niemieckich towarzystw komunikacyjnych. Wzięli w nim udział zarówno przedstawiciele komunikacji powietrznej jak automobilizmu oraz towarzystw okrętowych. Zapadła uchwała, że wszystkie organizacje muszą przy każdej sposobności jak najwydatniej propagować komunikację powietrzną, gdyż leży w interesie ogółu, by jaknajprędzej wybiła się ona na pierwszy plan wszelkich dróg lokomocji.

Lotnictwo w Prusach Wschodnich. Niemieckie Ministerstwo Komunikacji przewiduje na rok bieżący dla Prus Wschodnich następujące linje powietrzne.

1. Berlin — Gdańsk — Królewiec.
2. Królewiec—Kowno—Smoleńsk—Moskwa
3. Szczecin — Stołpce—Gdańsk—Królewiec z połączeniem do Berlina.



PELLETIER D'OISY
as francuskiego lotnictwa.



PUŁK. DE PINEDO
Włoski as — odbywający swój kolosalny raid.

Najznakomitsi piloci świata.
Nasz kochany Bolesław Orliński i Franciszek Kubiak, którzy imię Polski rozniešli po całej kuli ziemskiej.

As włoskiego lotnictwa płk. de Pinedo chluba i nadzieja całych Włoch i Pelletier D-Oisy najpopularniejszy pilot francuski, czego dowodem może być następujący wypadek:

„Czeski miesięcznik lotniczy „Letectvi" zamieszcza sprawozdanie z ciekawego procesu słynnego asa lotnictwa francuskiego Polletier d'Oisy. Otóż pewien fabrykant wódek nazwał swój likier „Pivolo", to jest mianem, jakim obdarzyli sławnego lotnika jego przyjaciele. Sąd zasądził fabrykanta na wypłacenie lotnikowi 10.000 fr. odszkodowania, przyczem zastrzegł, że za każdą etykietę pod nazwą „Pivolo", znajdującą się jeszcze w obiegu należy wypłacić d'Oisy po 200 fr.".



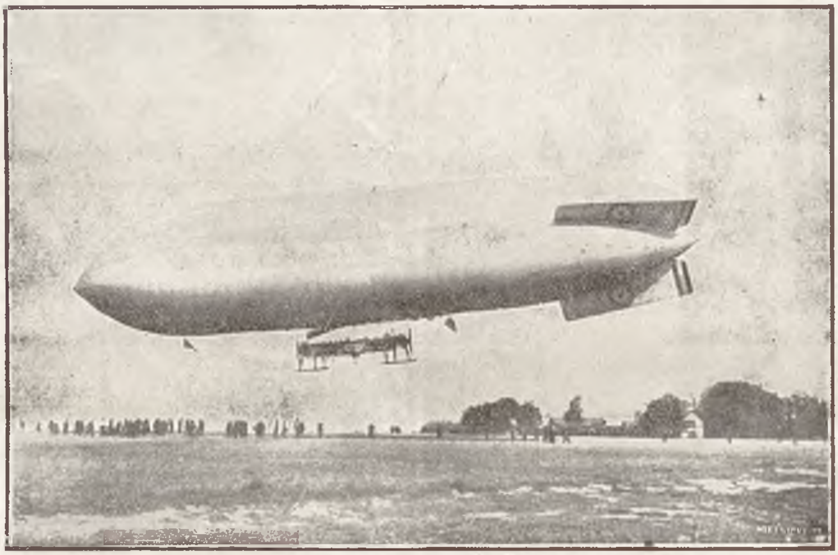
B. ORLIŃSKI i F. KUBIAK
najpopularniejsi polscy lotnicy.

Rząd niemiecki przeznaczył ponadto dodatkowo sumę 405000 mk. zł. na utrzymanie podwójnego ruchu na linji Berlin—Gdańsk—Królewiec i 100000 mk. zł. na uruchomienie linji Gdańsk —Marienburg—Elbing—Kllenstajn.

Przygotowania do zawodów szybowców w Niemczech. Dn. 26 ub. m. odbył się w Dessau (Niemcy) uroczysty chrzest nowoskontruowanego szybowca, który, będąc ostatnim wyrazem techniki, ma ustalić nowe rekordy w tegorocznych zawodach szybowców. Do budowy szybowca zużyto 2300 godzin pracy, szybowiec waży 80 kg.

nich lot bezsilnikowy na szybowcu własnej konstrukcji stworzył nowy rekord włoski i pobił dotychczasowy rekord francuski. Szybowiec studentów odbył drogę 11 i pół klm., podczas gdy dotychczasowy rekord włoski wynosił 6,2, rekord zaś francuski 8,1 klm.

Olbrzymi hydroplan. Włosi, którzy dotychczas utrzymują swój rekord szybkości na hydroplanie, zamierzają obecnie zdobyć sławę posiadania największego wodnopłatowca. Wedle doniesień „Liketosport" inż. Pegna pracuje obecnie nad budową olbrzymiego hydroplanu, który już otrzymał miano „Titan" i który ma być poruszany motorami o sile 2000 MK.



Francuzki sterowiec ląduje

Włochy pod wrażeniem raidu de Pinedo

Raid lotniczy de Pinedo. Światowy as lotnictwa, lotnik włoski, pułk. de Pinedo, dnia 2 b. m. wystartował z Sesto Calendo do St. Remo, skąd rozpocznie oficjalny swój wielki raid na przestrzeni 30000 klm. Droga raidu wiedzie przez Gibraltar, wyspy Kanaryjskie, Cap Vert, Rio de Janeiro, Montévideo, Buenos Aires, Wenecuelle, Kolumbję, Panamę, Republikę środkową-amerykańską, Nowy York, wyspy Azorskie, Gibraltar do Rzymu. De Pinedo towarzyszą mjr. del Freto i mechanik Zuschetti.

De Pinedo przebył już połowę swego olbrzymiego raidu na przestrzeni 30000 klm. odpowiedział na depeszę Mussoliniego, iż albo swego lotu dokona, albo nie ujrzą go więcej żywego we Włoszech.

To jest ambicja lotnika!

Loty bezsilnikowe we Włoszech. Słuchacze Uniwersytetu w Padwie założyli związek lotniczy celem aktywnego rozwoju żeglugi powietrznej. Zorganizowany przez

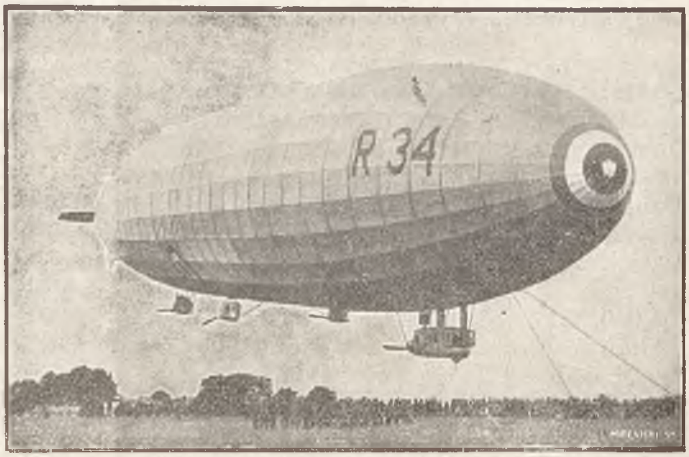
Anglja szkoli pilotów.

Cywilne szkoły pilotażu w Anglji. W Anglji istnieje dużo klubów lotniczych, które mają własne samoloty dla wyszkolenia cywilnego, dzięki czemu liczba Anglików pilotów-sportsmenów stale wzrasta. W ciągu ostatniego półrocza roku minionego jeden z takich klubów „London Aeroplane Club", posiadający szkołę pilotażu na samolocikach typu „de Havilland Moth" osiągnął pokaźną cyfrę 2137 wzlotów i lądowań na co zużyto godzin 864. „London Aeroplane Club" liczy 314 członków z których 46 posiada dyplom pilota-sportsmena i rozporządza w swej szkole czterema samolocikami wraz z trzema silnikami zapasowemi.

Austrja, Wiedeń siedzibą ciekawych pomysłów

Czy rewolucja w przemyśle lotniczym? Wedle doniesień, nadchodzących z Wiednia, tamtejszy konstruktor lotniczy

inż. Nickel wynalazł skrzydła do samolotu, które mogą unieść dwa razy tak wielki ciężar, jak skrzydła takich samych rozmiarów dotychczas stosowane. Skrzydła inż. Nickla mają nadawać samolotom dwukrotnie większą szybkość przy wznoszeniu się w górę samolotu, oraz zezwalają na lądowanie na zupełnie małych terenach. Wynalazek ten, o ile okaże się możliwym do praktycznego zastosowania wywoła naturalnie zupełny przewrót w przemyśle lotniczym.



BALON STEROWIEC starej konstrukcji.

BELGJA w Brukseli obraduje.

Międzynarodowa Konferencja lotnicza. Dn. 8 b. m. rozboczynają się w Brukseli 3-cie obrady komisji technicznej Międzynarodowego Związku Żeglugi Powietrznej (I. A. T. A.) — International Air Traffic Association.

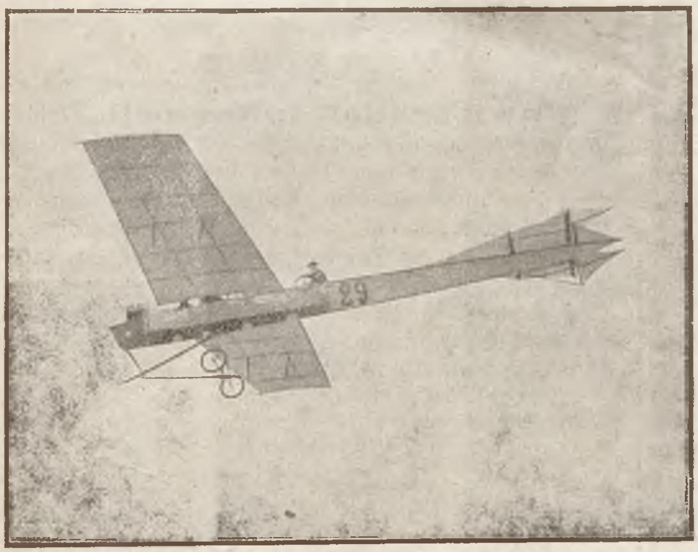
W obradach będą powzięte rezolucje, które przedstawione zostaną na 4-ym, kongresie międzynarodowym komunikacji powietrznej, mającym się odbyć z końcem bieżącego roku w Rzymie.

Z najważniejszych spraw, które będą poruszane na obradach, należy wymienić ustalenie maksymalnych pułapów dla samolotów komunikacyjnych oraz najwyższej siły motorów.

Jako delegat Polskiej Linji Lotniczej w obradach weźmie udział Kierownik stoczni inż. Szaniawski.

ST. ZJEDNOCZONE wstąpiły na nowe tory.

Żegluga powietrzna w Stanach Zjednoczonych. W dziedzinie rozwoju lotnictwa, jako środka komunikacj Stany Zjednoczone pozostawały bardzo d a l e k o w tyle poza państwami europejskiemi. Rok temu, kiedy już gęsta sieć linji powietrznych łączyła główne miasta europejskie, w Ameryce egzystowała tylko jedna, wielka transkontynentalna linja rządowa, utrzymywana przez Ministerstwo Poczt, a służąca wyłącznie dla przewozu poczty lotniczej. Była nią linja z Nowego Yorku do San Francisco. Pierwszy poważny krok w dziedzinie żeglugi powietrznej zrobiony został w roku 1925-ym przez uchwalenie prawa lotniczego, które dało możność rządowi zawierania umów z towarzystwami lotniczemi na przewóz poczty, koncesjonując niejako te przedsiębiorstwa i dając im stałą podstawę zarobkową. Dalszym krokiem jest uchwalenie w roku 1926 prawa lotnictwa handlowego, które Ministrowi Handlu d a j e szerokie pełnomocnictwo w dziedzinie organizowania żeglugi powietrznej. W bieżącym roku zorganizowana zostanie gęsta sieć komunikacji powietrznej, która łączyć będzie wszystkie większe miasta w Stanach Zjednoczonych, punktem centralnym zaś żeglugi powietrznej będzie Chicago.



A D E R, ojciec i chluba francuskiego lotnictwa.

Plany dalszej rozbudowy sieci lotniczej Stanów Zjednoczonych przewidują uruchomienie linji między Nowym Yorkiem do Los Angelos. Część linji lotniczych ma być eksploatowana przez Forda, który przeprowadza gruntowne studja nad możliwością obniżenia kosztów budowy samolotów, a w związku z tem, obniżenia kosztów transportów powietrznych. Pierwsze wypuszczone przez fabrykę Forda samoloty kosztują około 35,000 dolarów za sztukę, jednak Ford ma nadzieję obniżyć cenę ich o 25%, w miarę wzmagania się produkcji.

CZECHOSŁOWACJA produkuje 600 samolotów rocznie.

Lotnictwo w Czechosłowacji. „Le Matin“ z dn. 8 b m. zamieszcza artykuł, omawiający lotnictwo w Czechosłowacji Czytamy tam, że budżet na lotnisko czeskie, wynoszący w r. 1926 152,868,000 kor. czesk , został wydany w następujący sposób:

Wydatki na personel: 16,730,000, wydatki na materjał: 47,431,000; na zakup samolotów zaś: 55,990,000. W zestawieniu tem nie są uwzględnione wydatki na urządzenie portów lotniczych, budowę hangarów, zakładanie stacji meteorologicznych i t. d. Czechosłowacja posiada obecnie 3 fabryki samolotów i 4 wytwórnie silników lotniczych. Obecnie tamtejszy przemysł lotniczy zdolny jest do wytworzenia 600 samolotów rocznie i zbudował już 38 typów różnych własnych maszyn powietrznych. Konstruktorzy pracują obecnie nad przejściem do budowy samolotów, sporządzonych całkowicie z metalu. Armja czechosłowacka posiada 3 pułki lotnicze, z których każdy składa się z 2 — 3 grup i sekcji fotograficznej.

SZWAJCARJA urządza międzynarodowe zawody.

Zawody lotnicze w Szwajcarji. Aeroklub szwajcarski ogłosił program międzynarodowych zawodów lotniczych, które odbędą się między 12 a 21 sierpnia b. r. w Zurichu. Program obejmuje okrężny lot alpejski o puhar wędrowny Cehavez-Bider, mistrzostwo akrobatyki i rekord szybkości dla samolotów komunikacyjnych o sile nośnej ponad 200 kg. tonażu użytecznego.

Celem zorganizowania lotu alpejskiego, którego trasa biec będzie przez Lozannę, Medjolan z powrotem do Zurichu, a na której przebycie tej drogi przewidziany jest wyłącznie jeden dzień, jest stwierdzenie możliwości zorganizowania regularnej komunikacji powietrznej ponad górzystym terenem. Zwycięzca lotu otrzyma puhar wędrowny Cehavez-Bider wartości 10.000 fr. szwajc. i nagrodę pieniężną w wysokości 30,000 franków, druga nagroda wynosi 2,000 fr. szw. W lotach o mistrzostwo akrobacji przewidziane są nagrody honorowe i pieniężne, I-a w wysokości 5,000, II-ga — 2,500 fr. szwajc. Rekord szybkości zdobyty ma być na przestrzeni 65 klm., która to droga ma być przeleciana tam i z powrotem. Nagrody wynoszą. 3,000, 2,000 i 1,000 fr. szw.

TURCJA świeci przykładem.

Lotnictwo w Turcji. O rozwoju i popularności lotnictwa w Turcji świadczy fakt, iż w ostatnich czasach z dobrowolnych składek publiczności zakupiono 30 samolotów. Ismet-Pasza oświadczył, że za temi pierwszemi samolotami pójdą tysiące innych, gdyż dzisiejsza Turcja musi przynajmniej takie same sumy wydawać na obronę powietrzną, jak lądową.

BUŁGARJA. Rząd i sejm popiera lotnictwo.

Żegluga powietrzna w Bułgarji. Bułgarskie „Sobranie“ zatwierdziło umowę zawartą przez Ministerstwo Kolei z tamt Tow. Żeglugi Powietrznej w sprawie uruchomienia pierwszych linji komunikacji powietrznej. Koncesja udzielona została na lat 10 i jeszcze w ciągu bieżącego roku mają być uruchomione następujące linje: 1) Sofia—Burga, 2) Sofja — Ruszczuk — Warna, która będzie częścią międzynarodowej linji bułgarskiej Bukareszt — Sofja — Saloniki — Ateny, 3) linje, która biec będzie z Widyna wzdłuż Dunaju przez Ruszczuk do Marny, która będzie częścią międzynarodowej linji Wiedeń — Budapeszt — Ruszczuk — Warna — Konstantynopol. Rząd bułgarski zobowiązał się subwencjować żeglugę powietrzną do wysokości 10,000,000 lewów.

FINLANDJA urządza w marcu międzynarodowy meeting.

Lotnictwo w Finlandji. W końcu miesiąca marca r. b. odbędzie się w Helsingforsie wielki meeting, organizowany przez międzynarodową ligę lotniczą. Protektorat nad meetingiem objął dyrektor lotnictwa finlandzkiego, generał Wuori.

SZWECJA.

Nowy helikopter. Donoszą ze Sztokholmu, iż tamtejszy konstruktor lotniczy Thornblad, wynalazł nowy helikopter, t. j. samolot pionowy wzbijający się w powietrze. Thornblad zażądał od swego rządu subwencji na dalsze doskonalenie wynalazku, który spotkał się z uznaniem kompetentnych sfer.

ROSJA SOWIECKA.

Nowy środek lokomocji. Dzienniki szwedzkie donoszą o wynalezieniu w Rosji Sowieckiej nowego środka lokomocji. Są to sanki, wyposażone w silniki i śmigła samolotowe, które pozwalają na unoszenie się pojazdu w powietrzu, w miejscach trudnych czy niemożliwych do przebycia ziemią. Wedle doniesień Poselstwa Sowieckiego w Sztokholmie ma być zorganizowana próbna podróż 15-tu sanek samolotów z Moskwy przez Finlandję do Szwecji.

Jagienka z pod Lublina.

ODWROTNA STRONA MEDALU.

Mówią o nas, żeśmy birbanci jakich mało, że bałamuctwo obrało w nas siedlisko, że cywil, żołnierz i marynarz razem wzięci, mogą dopiero osiągnąć tą doskonałość ilościowego hultajstwa, co—jeden lotnik-nieboże po obłoczkach i chmurkach latający!

„Niebezpieczeństwo czyha na nich każdej chwili i—lekceważenie wszystkiego co święte — z chęcią użycia w zgodną parę łączy" — dodają wyświetlająco.

Właśnie! Ażebyście wiedzieli: cywilu, żołnierzu i marynarzu, że na każdego z was więcej skonkretyzowanych niebezpieczeństw czyha niż na nas—ptaszków lekko-nośnych.

Rekin, kapral lub minister nie wytrzymuje oceny porównawczej z bezzębnym obłoczkiem czy też czystą atmosferą otaczającą samolot od dwustu metrów w górę począwszy.

Katastrofa? Gdzie jej nie bywa! W każdym razie wolę powietrze niż słoną wodę, redukcję lub kulę. Innymi słowy powiedziawszy, przypisywane nam hultajstwo nie może być spowodowane „karkołomnością" naszego fachu, ale raczej może jego rodzajowością, jeżeli ze względu na połechtaną ambicję męską wypada przyznać się do zarzutów. Bo doprawdy, jak się człowiek w te niezmierne przestworza dostanie, to następuje tak cudowne oczyszczenie ze wszelkich naleciałości ziemskich, że potem należy wziąć doskonałą „kąpiel" światową, aby mieć coś znowu do oczyszczenia.

Otóż ja, Aleksander i Otto byliśmy łącznikami nieba z ziemią. To znaczy — wylatywaliśmy bardzo wysoko, a lądowanie wypadało często za kulisami baletu, który bywa oczywiście na ziemi. Ale cóż to złego baletnica? Kobieta o centymetr krócejubrana, ot i wszystko!

Mieliśmy ich sześć, takich wybranych, „przesianych", extra! Hela, Pola, Ira, Ziuta, Ksawa i Zosia. Ta ostatnia to był siedmnastoletni dzieciak, o ciekawie otwartych niebieskich oczach, puszystej blond czuprynie i słodyczy w anielskim buziaku. Taki cherubinek, którego grzech byłby tknąć.

Na scenie widziało się w niej rozkosz tańca, pochłaniającą całe jestestwo tej baletniczki z zawodu. Poza sceną śmiała się mniej niż inne i była zawsze blizko mnie tuląc się w zadumaniu, jakby odczuwała mój kult dla jej niewinności i płynące stąd bezpieczeństwo.

Nawet nie pocałowałem jej nigdy!

Nie chciałem dzieciakowi głowy zawracać! W tym wieku, pocałunek jest równoznaczny ślubowaniu miłości. Kawaler powinien dać na zapowiedzie, a żonaty — złożyć w konsystorzu podanie o rozwód. W przeciwnym razie robi się wyłom w duszy dziewczęcej, a sobie kram niepotrzebny. Wolę starsze. Wolę te, które pożyczają siebie, nie dając się na własność, często obarczającą ponad osiągniętą przyjemność.

Zapraszaliśmy często nasze baletniczki na butelkę wina i ciastka. Lubiły nas. To były bardzo poprawne obywatelki kraju i propaganda lotnictwa trafiała na odpowiedni teren.

Ja zajmowałem dwupokojowy lokal, zasługując tem na miano burżuja. Takie proletarjackie pospólstwo jak Aleksander i Otto, dusiło się w jednej ciupce odnajętej przy rodzinie. Z tego powodu wino było pijane (i dziewczęta też) w moich apartamentach. Otóż raz, Aleksander wysilił się na wyprawienie u mnie swoich imienin. Nasze baletniczki stawiły się w komplecie, oczywiście dopiero o 11 ej min 30 wieczorem po przedstawieniu. Wygłodzone to było rzetelnie, ze względu na potrzebną lekkość w tańcu, więc zastawiony stół wywołał entuzjazm i zdwojone czułości dla przedstawicieli lotnictwa.

Takie krócej ubrane kobietki są szczere i dobre. Wiedzą co się komu za co należy i nigdy o to niema kłopotu.

Jak sobie troszkę zjadły i wypiły, porozumiały się wzrokiem i zerwawszy się od stolu zaczęły produkować nowy taniec Aleksandrowi na imieniny.

To było niezmiernie miłe!

Bo cóż więcej dać mogły biedne, wyzyskiwane dziewczęta? Cud swego ciała? Nie! Pieszczota—to wzajemny dar! Bierze się—dając w równym stopniu i żadna ze stron nie może być zdania, że obdarowała bardziej niż sama obdarzoną została.

Zauważyłem w momencie tańca, że Aleksander łakomym, luźnym wzrokiem obrzuca wysmukłą figurkę małej Zosi, a w całej twarzy czai mu się chęć zadowolenia żądzy.

Uraził mnie ten cynizm, kładący się zimnem cielskiem ropuchy na biel kwiatu dziewiczej niewinności i postanowiłem pilnować Aleksandra.

Gdy skończyły tańczyć posadziłem Zosię przy sobie, uważając aby nie zawiele piła. Lecz Aleksander wciąż dolewał. Toasty nie umilkały ani na chwilę. Ksawa i Hela opierały się już o siedzącego między nimi Ottona, Ira i Ziuta wyły jakąś dancingową piosenkę, a Tola wisiała mi na szyi. Sam czułem de-

likatny zamęt w głowie i lekki poszum krwi. Jedynie pamięć o grożącem Zosi niebezpieczeństwie utrzymywała mnie w ramach przytomności. Naraz mała zbladła i przechyliła się w tył.

Ledwiem zdążył podskoczyć, upadła mi w objęcia zemdlona.

Upiła się do nieprzytomności. A taka była przytem śliczna i niewinna, że z czułością starszego brata zaniosłem ją do drugiego pokoju, ocuciłem, pomogłem przebrać się z kostjumu w moją własną pyjamę i ułożyłem w łóżku. Wówczas Zosia uśmiechnęła się jak mały, pyzaty aniołek na obrazach świętych i pocałowała mnie w rękę. To milczące dziękczynienie było mi stokrotnie oprocentowaną nagrodą.

Już błękitnie robiło się na świecie gdy pozostałe dziewczęta opuściły nasz lokal, odprowadzone przez Ottona. Aleksander został u mnie na noc, właściwiej mówiąc na dzień i rzucił się zmęczony na otomanę. Podejrzewając go ciągle, zamknąłem Zosię w sąsiednim pokoju, a chowając klucz pod poduszkę rzuciłem wcale niedwuznacznie:

— Wara!

Przed wieczorem wpadł Otton z dziewczętami po Zosię na przedstawienie. Zbudziliśmy się zupełnie wypoczęci. Otworzyłem z klucza więzienie i wypuściłem ślicznego ptaszka, blond włosego „chłopczyka“ w kolorowej pyjamie, który dziękował mi raz jeszcze za troskliwą opiekę.

Tego wieczora nie mieliśmy się spotkać. I nam i naszym baletniczkom należał się odpoczynek po imieninowej libacji. Nazajutrz rano, w drodze na lotnisko, gdzie przybyły nowe samoloty do oblatywania wpadłem po Aleksandra. Wchodziło się do niego z ogólnego korytarza, bez specjalnych anonsów, zwłaszcza, że nie miał zwyczaju zamykać się na klucz. W chwili gdy nacisnąłem klamkę usłyszałem za drzwiami śmiech kobiecy. Cofnąć się było zapóźno, drzwi ustąpiły pierwej niżby należało, a ja znalazłem się w pokoju.

Odwrócony plecami do mnie Aleksander wiązał krawat przed małym lusterkiem, a w jego łóżku, nakryta kołdrą po szyję, zanosiła się od śmiechu mała, niewinna Zosia, pyzaty aniołek z obrazów świętych, blond włosy chłopczynka z wczorajszego popołudnia...

Cofnąłem się smagnięty biczem dziewczęcego cynizmu i wpółprzytomny zbiegłem ze schodów.

— Widzisz, durniu! Strażniku cnoty! Hultajska dusza padła ci na twarz przed bielą kwiatu, a on tymczasem białości swej zbrukać nie zawahał się.

— Strzegłeś szańców, które oddawały się same, znajdując rozkosz w upadku, a wesołość — w nieproszonej opiece!

Skoczyłem do taksówki i usunąwszy szofera popędziłem pierwszym biegiem na lotnisko. Pilno mi było dopaść samolotu i oderwać się wreszcie od ziemi, i wstrętnej mi dziś cynizmem Zosi, złotowłosej dziewczynki.

Wszystka krew rozszalała mi się w żyłach. Niesmak ducha sprowadzony do fizycznych odczuwań dławił mnie żółciową goryczą. Nienawidziłem Zosi za fałsz, za wybieg, za „robienie“ skromności, za ten ból, który mi jej bezwstyd sprawił.

Gdy zapuszczony motor wprowadził w ruch śmigło i samolot ruszył z miejsca, opanował mnie bezprzytomny szał. Czułem, że nie wystarczy mi dziś spokojnie szybować w przestrzeniach, że pragnę burzy równoznacznej huraganowi szalejącemu we mnie! Mówiono mi potem, że to był rekordowy lot, przeplatany szeregiem najwyrafinowańszych akrobacji. Ja nie zdawałem sobie z tego sprawy. Przeżywałem tylko stopniowe uspokojenie wstępujące mi w krew jak cisza po wielkiej bitwie uczuć i było mi z tem dobrze.

Od tej chwili minęło parę lat. Ale jeżeli ktoś wyraża zdanie o bisurmaństwie braci lotniczej, mnie przed oczami staje obraz chichoczącej Zosi w łóżku Aleksandra i choć pragnę roześmiać się z tego wspomnienia — twarz wykrzywia mi się komicznym spazmem nie mającym nic wspólnego z wesołością.

OD REDAKCJI.

W drugim numerze „Steru“ wspominaliśmy o pracy R. Szynkiewicza, który obiecał podzielić się z Sz. Czytelnikami swemi wrażeniami z budowy pierwszego swego szybowca. Opis ten miał się ukazać w numerze marcowym. Ponieważ nie przysłano nam na termin odpowiednich klisz z Warszawy zmuszeni jesteśmy dopiero w kwietniowym numerze wydrukować projekt młodego konstruktora.

KOMUNIKAT № 6

Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Lublinie.

Mimo parokrotnych urgensów niektóre Komitety Powiatowe do tej pory nie nadesłały jeszcze sprawozdania rocznego za rok 1926.

Lub. Komitet Wojewódzki komunikuje tym Komitetom Pow., że jeżeli do dnia 1 kwietnia r. b. sprawozdań żądanych nie nadeślą, będą musiały być na mocy nowego Statutu rozwiązane, a na ich miejsce będzie wyznaczony Komisarz Powiatowy L. O. P. P., który akcję na terenie powiatu przeprowadzi do czasu ukonstytuowania się nowych władz.

WIZYTACJE.

Zastępca Szefa propagandy p. Gustaw Lawina zwizytował i przeprowadził kursy metodyczne L. O. P. P. w m-cu lutym w następujących powiatach:

3.II. **Kurs metodyczny w Łukowie.** Organizatorami kursu byli WWPP. Starosta Michał Słomiński, który wezwał na kurs wszystkich wójtów i pisarzy gminnych, oraz Inspektor Szkolny Żychowicz, który zezwolił nauczycielstwu na uczestniczenie w kursie podczas doroczn go Walnego Zebrania Ogniska.

Z akcją L. O. P. P. zapoznało się około 260 słuchaczy. W tym okresie Pow. Kom. L. O. P. P. w Łukowie urządził tydzień propagandowy L. O. P. P rezultatem cz-go w Łukowie zapisało się do 1000 członków.

7—8.II **Wizytacja w Chełmie.** Komitet Powiat. zdekompletowany i poza III Tygodniem Lotniczym nie objawiał żadnej działalności. Sprawozdania do tej pory nie nadesłał.

W obrębie Komitetu znajdują się 3 Koła szkolne— 600 członków. Podczzs III Tygodnia Lotniczego zebrano zł. 1225 gr. 55.

14.II. Odczyt w Chełmie p. t. „Polska uskrzydlona" na sali Resursy było około 100 słuchaczy.

15.II. Chełm. O godz. 1 popoł. odczyt w Seminarjum Naucz. Męskim dla uczniów i Grona Pedagogicznego p. t. „Młodzież musi tworzyć Koła lotnicze" Słuchaczy było przeszło 200. P. Dyr. Dr. Markiewicz szorganizował później Koło Lotnicze ze słuchaczy Seminarjum, które liczy 50 członków.

Tegoż dnia o godz. 2 popoł. odbył się skrócony kurs metodyczny na Zjeździe Dozorów i Opiek szkolnych. Słuchaczy było 60.

Wieczorem wizytacja modelarni chełmskiej.

Modelarnia chełmska jest sekcją Koła Miłośników lotnictwa przy Państwowem gimn. im. St. Czarnieckiego, istnieje 2 lata i dzieli się na dwa stopnie: niższy stopień liczy 22 uczniów V kl., którzy z obowiązku pracują 2 godziny na tydzień, stopień wyższy liczy 30 uczniów kl. VI — pracujących również 2 godziny na tydzień. Modelarnia posiada bogate, własne warsztaty jak: ślusarski, stolarski, blacharski i kowalski. Konstruktorzy brali udział w konkursie modeli latających w okresie III Tygodnia Lotniczego i uzyskali 2 nagrody I i III.

Obecnie modelarnia ma 52 modele na ukończeniu własnej konstrukcji. Należy podkreślić doniosły fakt w życiu tej modelarni, buduje on własny, mały instytut aerodynamiczny, który na jesieni b. r. będzie oddany do dyspozycji modelarniom szkolnym na terenie Województwa Lubelskiego.

Wielkie zasługi około rozwoju modelarni położył WPan Dyr. Ambroziewicz, który dokłada wszelkich starań, aby modelarnię utrzymać na najwyższym poziomie, nie żądając od Komitetu Woj. żadnych subsydjów za wyjątkiem instruktora-modelarza. Prawą ręką Dyr. Ambroziewicza jest p. prof. Zajdler, który bardzo gorliwie udziela się pracy w modelarni.

Koło Miłośników lotnictwa, które z pośród siebie wyłoniło sekcję modelarską ma jeszcze sekcję propagandową, nadzwyczaj żywotną. Pracą swą pobudza młodzież niezorganizowaną do interesowania się lotnictwem narodowem. Sekcja ta urządza odczyty, referaty, loterje, a dochód z powyższych imprez przeznacza całkowicie na utrzymanie modelarni. Należy zaznaczyć, że sekcja propagandowa założyła u siebie kliszarnię i przygotowuje przezrocza do wykładów. Modelarnia chełmska pod każdym względem prowadzona jest tak dobrze że może posłużyć za wzór — jest ona chlubą Komitetu Woj. — szkoda tylko, że miejscowe społeczeństwo do tej pory tą ważną placówką nie zechciało się zainteresować.

Instruktorem tej modelarni z ramienia Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. jest od początku jej powstania p. Juljan Giżycki.

16—II. **Sokołów.** Publiczny odczyt p. t. „Polska musi mieć skrzydła" wysłuchało około 120 osób.

17—II. **Sokołów.** Kurs Matodyczny dla urzędników samorządowych Organizatorem kursu był p. Starosta Tadeusz Majewski, który duży nacisk kładzie na organizację L. O. P. P. w powiecie.

Z akcją L. O. P. P. zapoznało się 60 słuchaczy. Tegoż dnia wieczorem w gabinecie p. Starosty zorganizowano Powiatowy Komitet

L. O. P. P. i Koło Miejskie. Osobowy skład Komitetu przedstawia się następująco:

Prezes — Starosta Majewski Tadeusz
v- „ I. — Zygmunt Paszkowski,
v- „ II. — Wacław Czarniecki,
Skarbnik — Budzyński Józef,
Sekretarz — Turos Jan,

Członkowie: Wolanicz Rudolf, Jacurzyński Benedykt, Elenszuk Jan; Komisja rewizyjna: Stanisław Olędzki, Stanisław Klimkowicz, Feliks Grzymała i Witold Trzmielewski.

Osobowy skład Koła miejskiego podamy w następnym numerze.

18—II. **Biała Podlaska, wizytacja.** Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Prok. Tuz Wacław,

Człokowie Płk. Bitner i Dyr. Nastarski. Kół lokalnych Komitet liczy 3. Członków — 100. W roku 1926 na cele L. O. P. P. zebrano 2675, 10.

19—II. **Janów Podl., wizytacja.** Komitet zdekompletowany. Akcję na terenie powiatu prowadzi p. Starosta Bernatowicz. Kół żadnych niema, członków nie posiada. Dzięki opodatkowaniu po 5 gr. z morgi powiat Konstantynowski zebrał w okresie 1924, 25 i 26 r. zł. 13.386, 61 gr. oprócz tego większa własność do tej pory nie wpłaciła zadeklarowane 8 tys. zł.

20—II. **Radzyń, wizytacja** Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Inż. Horecki Marjan,
Sekretarz — Jan Błaszczak,
SKarbnik — Milanowski Wincenty,

Członkowie: Ks. Prałat T. Osiński, starosta Michal Wazowski.

Komitet liczy 3 Koła, 175 członków. Na cele L. O. P. P. w r. 1926 zebrano 2100 zł. Sprawozdania nie nadesłano.

21—II. **Włodawa, wizytacja.** Komitet zdekompletowany. Obecny Zarząd stanowią:

Prezes — Rejent Swietliński,
Sekretarz — Barcz Edward,
Skarbnik — Chmielewski Leonard

Komitet liczy 6 Kół, członków 400. W roku 1926 łącznie z III Tygodniem Lotniczym zebrano 1978.52 gr.

22—II. **Lubartów, wizytacja.** Osobowy skład Zarządu Komitetu:

Prezes — b. Starosta Stefan Mańkowski.
v.- „ I. Instruktor Szkolny Chłopicki Bronisław, v. prezes II. — Ks. Prałat Bramski,
Sekretarz — Stanisław Weber, inspektor Samorządu Gminnego.
Skarbnik — Bazanowa Aniela.

Członkowie: Wł. Sliwa, burmistrz m. Lubartowa, Wacław Kopiński, burmistız m. Łęczna Stefan Tatarczuk poseł, Bolesław Kucharski Wiktor Korzeniowski, wójt gminy Chudowola Jan Kiełczewski, sekretarz gminy Czemiernik i Kacper Zarzycki.

Komisja rewizyjna: Stanisław Sulicki, Naczelnik Urzędu Skarbowego, ks. Slusarz, wikarjusz parafji Lubartów. Komitet liczy 16 Kół lokalnych, 538 członków. W r. 1926 zebrał na cele L. O. P. P. 12.095 zł. 95.

23-24—II. **Tomaszów Lub., wizytacja** Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Major Sudoł Franciszek,
V.-prezes — Krzyżanowski August, burmistrz m. Tomaszowa,
Sekretarz — Mucha Józef — Inspektor Szkolny,
Skarbnik — Kuzia Wiesław,
Członkowie: Kułakowski Henryk.

Komisja Rewizyjna: Leszczyński Witold, Witkowski Zbigniew, Koralewicz Józef. Komitet liczy 6 Kół, 440 członków, zebrał na cele L. O. P. P. w r. 1926 1628.60 gr. III Tydzień Lotniczy dał: 142 zł. 15 gr. Obecnie akcją L. O. P. P zainteresował się p. Starosta Młodzianowski i popiera organizację L. O. P. P. w powiecie.

Zamość. Wizytacja Modelarni. W początkach listopada r. z. z inicjatywy Lub. Komitetu Woj. L. O. P. P. i przy moralnem poparciu miejscowego Komitetu Powiatowego została zorganizowana w Zamościu modelarnia przy Państw. Gimn. im. Hetmana Zamojskiego, która miała obejmować i uczniów zamojskiej szkoły rzemieślniczej.

Do nowopowstałej modelarni Komitet Woj. przydzielił fachowego instruktora — modelarza p. L. Giżyckiego, który raz w tygodniu dojeżdżał do Zamościa i prowadził wykłady teoretyczne z zakresu modelarstwa.

Wkrótce po rozpoczęciu wykładów Szkoła Rzemieślnicza w Zamościu wycofała swoich uczniów z powodów bliżej nam nieznanych. Prace w modelarni zamojskiej zostały wskutek tego do pewnego stopnia załamane, dzięki jednak zdecydowanemu poparciu moralnemu i materjalnemu Dyr. Gimn. p. K. Lewickiego modelarnia zamojska stanie niewątpliwie na właściwym poziomie.

Dyr. Gimn. wydelegował z grona profesorskiego p. prof. Madlera, który postawił sobie za zadanie modelarnię prowadzić dalej.

W porozumieniu z miejscowym Komitetem Pow., któremu zależy na rozwoju modelarni Dyrekcja gimn. zakupuje potrzebny warsztat podręczny.

Modelarnia zamojska liczy 40 uczniów, którzy ukończyli teoretyczny kurs modelarstwa i przechodzą do zajęć praktycznych. Mimo to, że modelarnia nie posiadała jeszcze warsztatów — kostruktorzy zamojscy posługując się prymitywnemi narzędziami wykończyli całkowicie 10 modeli. Modelarnia zamojska jest sekcją nowozorganizowanego Koła Miłośników Lotnictwa przy gimn. państw. w Zamościu.

Lotnisko w Zawadzie. Stosownie do programu Głównego Zarządu L. O. P. P. Komitet Woj przystąpił do budowy lotniska na linji Zamość — Zawada. Komisja składająca się z WWPP. Płk. Stanisława Kwaśniewskiego, D-cy III Dyw. Legjonów. Mecenasa Tomasza Czernickiego, członka Wydziału Pow. i Radnego Rady Miejskiej Zamojskiej, aplikanta sądowego p. Czesława Kuncewicza, sekretarza Komitetu Pow. L. O. P. P. w Zamościu i Zastępcy Szefa Prop. Lub. Komitetu Woj. p. Gustawa Lawiny w dniu 2 lutego r. b. po dłuższych poszukiwaniach wynalazła teren 45 ha. w promieniu 4 klm. od Zamościa na folw. Płoskie, należącym do ordynacji zamojskiej.

Na budowę powyższego lotniska Wydział Sejmiku Powiatowego w dniu 25 lutego r. b. uchwalił subsydjum 5 tys. złotych.

Dn. 26 lutego w tej sprawie zebrała się komisja w gabinecie p. Starosty w składzie: WWPP. Płk. Kwaśniewski, Starosta Koślacz, Kowerski Stanisław i Gustaw Lawina i uchwaliła:

1. Komitet zamojski bierze na siebie obowiązki gospodarza przy budowie lotniska w Zamościu.

2. Komitet zamojski ze składek, ofiar i imprez Tygodnia Lotniczego zobowiązuje się zebrać na lotnisko sumę 12.000 zł. Prezydjum Woj. Komitetu prowadzi obecnie pertraktacje z Ordynacją Zamojską o kupno powyższego obszaru. Skoro sprawa kupna zostanie załatwiona Komitet przystąpi do pierwszych prac, związanych z budową lotniska.

Subsydja Wydziałów Powiatowych i Magistratów. W początkach tego miesiąca Komitet Wojewódzki rozesłał do wszystkich Kom. Powiatowych okólnik, którym polecił zwrócić się do miejscowych Wydziałów Pow. i Magistratów z prośbą o subsydjum na rzecz Ligi. Przypominamy raz jeszcze, że państwo nasze jest w wielkiej potrzebie na polu lotnictwa, obecna sytuacja polityczna wymaga zdwojenia wszelkich wysiłków, aby zadość uczynić wymaganiom armji. Wydziały Powiatowe są obecnie w trakcie uchwalenia budżetów — będą więc mogły pewne sumy na lotnictwo uchwalić. Teko momentu pod żadnym pozorem przeoczyć Komitetom Powiatowym nie wolno.

O los modelarni. Instruktor Modelarni Komitetu Woj. ciężko zachorował i musiał się poddać dłuższej kuracji. Wobec czego Komitet Woj. nie mając rezerwowego modelarza nie może modelarniom służyć tego rodzaju pomocą. Modelarnie chełmską będzie prowadził przy pomocy p. prof. Zajdlera p. Dyr. Ambroziewicz. Modelarnie zamojską z ramienia Komitetu Woj. będzie prowadził p. Czesław Kuncewicz. Modelarnię lubelską będzie prowadził p. R. Szynkiewicz.

Podstawa organizacji. Podstawą każdej organizacji, a więc i L. O. P. P. są stali członkowie czynni, którzy płacą regularnie składki członkowskie.

Przypominamy Komitetom Pow. raz jeszcze, że listę członków należy prowadzić bardzo skrupulatnie, albowiem na podstawie wykazów Komitet Woj. zażąda wpłat takich sum od Pow. Komitetów, jakie powinny wpłynąć od zgłoszonych członków. Akcja imprez należy do wpływów nadzwyczajnych, a cały budżet Komitetu Woj. opiera się tylko na składkach członkowskich. To jest podstawą organizacji i od tego odstąpić nie wolno.

Przewodniczący (—) *Dr. St. Bryła.*

Sekretarz (—) *Frańczak.*

Plan wyzytacji i kursów w miesiącu marcu. 12—III — Kurs metodyczny w Białej Podl.

13—III—Odczyt p t. „Polska uskrzydlona" w Białej Podl.

14—III—Kurs metodyczny w Janowie Podl.

16—III— „ „ w Radzyniu.

17—III—Odczyt p. t. „Polska uskrzydlona" w Radzyniu.

18—III— „ „ „ w Międzyrzeczu.

20—III—Odczyt p. t. „Polska uskrzydlona" w Zamościu.

26—III—Kurs Metodyczny w Tomaszowie Lub.

27—III—Odczyt p. t. „Polska uskrzydlona" w Tomaszowie Lub.

Redaktor odpowiedzialny: GUSTAW LAWINA. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.